

Ogg.: Progetto definitivo AV/AC Montebello-Nodo Vicenza.

D.L.vo 152/2006 - art.24. Osservazioni  
RACCOMANDATA A/R

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
DEL TERRITORIO E DEL MARE  
e Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO  
Prot. 0002419 DVA del 01/02/2016

Spett.le  
Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del  
Mare.

Direzione generale per la  
Salvaguardia Ambientale,  
Servizio V.I.A. via Cristoforo  
Colombo, 44,  
00147 Roma

e.p.c. Alto Commissario Anticorruzione  
via Minghetti,10  
c/o Galleria Sciarra, 00187 Roma



I sottoscritti cittadini interessati al futuro della città di Vicenza:  
CORA' FRANCESCA,

VIVIANI GIUSEPPA,  
BARETTA GIADA,

BERHE SAMUEL

CORA' PATRIZIA,

### OSSERVANO

quanto segue.

1) Il progetto definitivo riguardante la tratta Montebello- Nodo di Vicenza costituisce un sub-sub-lotto della tratta Verona-Padova prevista dal progetto preliminare del 2003, successivamente suddivisa in due "fasi funzionali", di cui quella Montebello-Grisignano è stata poi ancora suddivisa in due lotti.

Ora viene **ulteriormente frazionata** con l'encomiabile scopo di non perdere il finanziamento.

Ne consegue però che, limitando la progettazione a singoli segmenti di una manciata di chilometri, **si rende impossibile a chiunque una valutazione complessiva dell'opera**, come prevista dalle norme, e si vincolano inoltre le successive soluzioni progettuali.

2) **Il progetto definitivo in oggetto è elaborato sulla base di uno studio di fattibilità che non ha i requisiti minimi previsti dalle norme che regolano la materia**

La valutazione preliminare dei fabbisogni dei cittadini e la scelta della soluzione meno impattante per soddisfarli, attraverso l'analisi dei costi-benefici economici e sociali e della sostenibilità ambientale della soluzione proposta e delle alternative possibili, non sono solo mere aspirazioni di cittadini visionari, ma specifici obblighi di legge.

### Studio di fattibilità approvato in assenza di Valutazione Ambientale Strategica

L'art. 11 del D.L.vo 152/2006 prevede poi che tutti i piani e programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, compresi quelli relativi ai trasporti, siano assoggettati a valutazione ambientale strategica "anteriormente all'approvazione del piano o del programma, ovvero all'avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso. Essa e' preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani e programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione".

**Nessuna valutazione ambientale strategica risulta fatta per lo studio di fattibilità**, che pure costituisce l'avvio del procedimento finalizzato all'approvazione del progetto relativo, che, secondo quanto previsto dall'art. 165 c. 7 del D.L.vo 163/2006, comporta l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati.

Ciò è tanto più grave in quanto **il progetto stravolge l'assetto paesaggistico, urbanistico, idraulico del territorio e della città di Vicenza.**

Esso prevede infatti:

- l'attraversamento di zone densamente popolate con costruzioni immediatamente a ridosso della linea ferroviaria esistente;
- la conseguente demolizione di un elevato e non precisato numero di edifici destinati ad abitazioni ed attività produttive e commerciali;
- la dismissione dell'attuale stazione di Vicenza;
- la creazione di una nuova stazione a Vicenza Fiera, in zona a rischio idraulico 2, per la linea ad alta capacità;
- la creazione di una seconda stazione in zona Tribunale, proprio in riva al fiume, in cui fermeranno esclusivamente i treni locali, con una grande colata di cemento in zone a rischio idraulico 3 e 2;
- un by-pass idraulico-automobilistico del fiume Retrone mediante un tunnel sotto Monte Berico, con modifica dell'alveo del fiume e dell'intero sistema viario;
- la costruzione di un collegamento filobus per ovviare alle maggiori distanze create tra le stazioni e la città;
- una serie opere e di gallerie in zone con una falda superficiale, "in prossimità del piano campagna o a pochi metri di profondità", ed una falda più profonda, sfruttata ad uso idropotabile, e già seriamente contaminata da PFAS.

Il tutto è previsto in prossimità di siti contaminati o potenzialmente contaminati (*Studio di fattibilità: Analisi dei vincoli territoriali, pagg.71-72*).

### Studio di fattibilità mancante dei contenuti prescritti dal D.P.R. 207/2010, art. 14

Al fine di consentire la scelta della soluzione ottimale attraverso la comparazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale delle varie alternative possibili, la norma suddetta, nonché l'art. 4 c.2 del D.L.vo 228/2011 ed il D.P.C.M. 3/8/2012 prescrivono che lo studio di fattibilità debba avere necessariamente tutta una serie di contenuti, tra cui: "l'analisi della domanda e dell'offerta attuale e di previsione", "l'analisi delle alternative progettuali", "l'analisi della fattibilità finanziaria" (costi e ricavi), "l'analisi della fattibilità economica e sociale (analisi costi-benefici)", lo studio dell'impatto ambientale, riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative", ecc..

Tutti questi elementi mancano nello studio di fattibilità approvato.

**Nessun riferimento viene fatto ai bisogni dell'utenza, all'idoneità della soluzione proposta a soddisfarli e alle alternative progettuali, che pure sono numerose come risulta dai progetti già presentati, di cui alcuni allo stato di progetto preliminare.**

Sono omissioni che non solo concretano altrettante violazioni di legge, ma determinano l'impossibilità di valutare correttamente l'impatto del progetto, con conseguenze incalcolabili sulla spesa pubblica e sulla vita dei cittadini.

Pur in assenza di riferimenti progettuali, in varie sedi si afferma che la necessità ineluttabile di quadruplicare i binari sarebbe determinata dal fatto che la linea storica sarebbe satura.

Secondo i dati di RFI nel 2012-2013 invece **la linea storica risultava sfruttata solo per il 57,6%** ed aveva una capacità residua di 106 treni al giorno (*RFI- Scenario tecnico e sviluppo ferroviario nella regione Veneto*), che nel frattempo è aumentata. Dal 2001 ad oggi è in costante calo il numero dei treni a disposizione degli utenti (*Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2012-2013*).

Questo infatti è passato dai 144 del 2012- 2013, censiti nel documento suddetto, ai 102 rilevati nel progetto definitivo.

Il totale dei **treni-giorno previsti a fine intervento**, compresi i treni-merci, è di **164**.

La **capacità complessiva della linea storica** è di **250 treni**, e quindi ampiamente in grado di soddisfare anche le esigenze prospettate.

Inoltre non è pensabile che la domanda di trasporto a lunga percorrenza abbia un'esplosione semplicemente come conseguenza della realizzazione della nuova linea.

Il numero dei treni futuri ipotizzato non è quindi realistico in relazione alla domanda di trasporto.

A sostegno delle scelte effettuate si è addotto un bacino di utenza di 800.000 passeggeri, esteso al territorio e delle province contermini per un raggio di 30 Km dalla stazione Fiera, che si sovrappone al bacino di utenza sia di Padova che di Verona e arriva addirittura oltre il centro urbano di Padova.

Si tratta tuttavia di una mera affermazione, chiaramente pretestuosa. Per poter contare su un simile bacino di utenza, bisognerebbe che i passeggeri in partenza da Padova o Verona venissero a Vicenza in auto per prendere il treno: ciò è una ipotesi dell'irrealtà, palesemente assurda e contraria al comune buon senso; contraddice inoltre l'obiettivo dichiarato dagli Enti sostenitori del progetto di ridurre il traffico su gomma a favore di quello su ferro.

In aggiunta la nuova linea non sarà certo concorrenziale rispetto al trasporto su strada, visto che il costo di un biglietto, già alto per chi viaggia con un treno regionale, per la TAV è il più caro d'Europa (da *IL SOLE 24ORE.COM 13/12/2009*). Sicuramente non sarà accessibile a pendolari e studenti, che costituiscono c.a il 95% degli utenti. Sarà comunque troppo onerosa anche per il trasporto merci.

**L'unica motivazione dichiarata** di questo nuovo studio di fattibilità, come risulta dagli atti di approvazione, è esclusivamente quella di **ridurre i costi di realizzazione**, rispetto alle precedenti soluzioni.

Il costo stimato dallo **studio di fattibilità** per il tratto Montebello- Grisignano è di **2.456 M € per la sola parte relativa alle infrastrutture ferroviarie**.

Rimane **escluso il costo non indifferente delle opere complementari**, quali quelle, di particolare rilevanza, necessarie per la compensazione e mitigazione ambientale, per il riassetto della viabilità, per il filobus, ecc., che si può tranquillamente presumere che comporteranno il raddoppio della cifra.

I costi preventivati dai progetti precedenti erano:

- studio di fattibilità 2012: **715 M €** (*Il Giornale di Vicenza, 1/6/2012*).
- progetto preliminare originario: **800 M €** (*Studio di integrazione progettuale, 12/05*)
- variazione richiesta dalla Regione Veneto **1150 M €** (*Del. CIPE 94/2006*)

**Le cifre parlano da sole.**

I costi preventivati per le sole opere ferroviarie sono superiori del 307% rispetto al progetto preliminare originario e del 213% rispetto alla più costosa delle soluzioni precedenti.

La situazione non cambia anche tenendo conto degli aggiornamenti effettuati dal DPEF 2015, che hanno portato a 4900 M € i costi dell'intera tratta Verona-Padova originariamente previsti, al 2006, in 4483 M €.

Non si vede proprio come si possa parlare di risparmio.

Tenuto conto che la tratta Montebello-Grisignano è lunga un po' meno di 30 km, ne risulta un costo di c.a **82 milioni di euro al km, escluso il costo delle opere di mitigazione e compensazione ambientale**, contro i 10,2 milioni di euro della principale linea francese, e i 9.8 della principale linea spagnola (*Commissione Europea - Relazione corruzione - 3/2/2014*).

Risulta anche più alto del costo medio delle tratte italiane, pari a 61 milioni di euro al km.

L'omissione dei costi relativi alle opere di mitigazione e compensazione ambientale - che devono essere necessariamente inclusi nella progettazione a norma dell'art.6 c.2 dell'all. XXI del D.L.vo163/2006 - comporta inoltre l'alterazione dei criteri di decisione e un enorme aumento della spesa nelle fasi successive.

Anche i costi riportati nello studio di fattibilità sono destinati ad aumentare considerevolmente. Quelli relativi agli espropri, ad esempio, non tengono conto degli indennizzi per i danni che deriveranno ai numerosi fabbricati contigui alla linea, ma non direttamente espropriati, in conseguenza delle vibrazioni e dell'inquinamento. Come risulta dallo stesso studio di fattibilità, non sono valutati nemmeno gli indennizzi relativi alla rilocazione e/o cessazione delle attività esercitate nei capannoni da espropriare.

Dai dati ufficiali emerge che, sulle tratte già realizzate o in corso di realizzazione, al 2010, i costi sono aumentati del 547% rispetto al preventivo.

Dai primi studi, che tengono conto anche dei costi non contenuti nei dati ufficiali - quali ad es. quelli relativi a studi, progettazione e realizzazione delle nuove stazioni, alle opere compensative, ecc. - risulta che il costo, stimato al 2010, è **aumentato del 684% rispetto al preventivo** ( *I. Cicconi - " Il libro nero dell'alta velocità"*). Data la complessità delle opere previste è lecito pensare a una lievitazione di costi ancora maggiore.

A ciò si aggiunge che le prime analisi sui risultati degli investimenti evidenziano che tutte le tratte già realizzate hanno un'utenza largamente inferiore a quella necessaria per giustificarli. Nel caso poi della Torino-Milano, prima tratta della direttrice Torino-Trieste in cui si inserisce il progetto in oggetto, i risultati sono addirittura fallimentari ( *P. Beria, R. Grimaldi: "Una prima valutazione dell'alta velocità in Italia"*).

Dai dati suddetti risulta che **non ha alcun senso logico ed economico pensare a un quadruplicamento dei binari**, per attivare una **linea che non sarà ad alta velocità, perché**, dato il contesto fortemente urbanizzato e la vicinanza delle stazioni, **il treno viaggerà in pratica come i treni attuali, né sarà ad alta capacità in quanto il numero dei treni in transito dipende essenzialmente da scelte di gestione, successive e non controllabili, e dalle leggi di mercato.**

**3) Tra gli elaborati di progetto non è dato trovare il quadro economico dei costi preventivati.**

**4) Nel merito dei contenuti del progetto definitivo.**

- Le opere previste interferiscono con la "fascia di ricarica degli acquiferi", con "aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi", con l'"area di produzione idrica diffusa di importanza regionale"(*Progetto definitivo-Relazione sintesi non tecnica*) e "presentano profondità tali da sbarrare completamente le falde" e da determinarne l'innalzamento ( *Progetto definitivo-Relazione generale illustrativa*).

Ciononostante, per quanto riguarda il pericolo di esondazioni, lo studio di impatto ambientale non analizza la situazione post operam, in quanto "si attende una variazione non significativa".

La falda interessata, il cui percorso è complesso e non ancora conosciuto, è utilizzata ad uso idropotabile e risulta contaminata PFAS. Il fenomeno coinvolge una popolazione residente di 89.921 persone ed "ha una valenza europea"(*Regione del Veneto-ARPAV: il caso della*

*contaminazione” da sostanze perfluoro alchiliche in alcuni ambiti del territorio della Regione Veneto”).*

Esiste dunque il pericolo concreto che le opere previste contribuiscano alla diffusione capillare degli inquinanti anche in zone non ancora toccate dal fenomeno, tanto più che la linea si sviluppa in prossimità di siti contaminati o potenzialmente contaminati.

Lo studio di impatto ambientale ignora completamente il problema, che interessa la salute di migliaia di persone.

- Gli inerti necessari ai lavori verranno estratti dalla cava di Zevio (area di rilevante interesse paesistico-ambientale; luoghi dell’acqua; area protetta di interesse locale; vincolo dei corsi d’acqua; fascia di ricarica degli acquiferi; corridoio ecologico) e dalla cava La Gualda (vincolo paesaggistico D. L.vo 42/2004-corsi d’acqua).

Nelle stesse cave verrà interrato il materiale proveniente dagli scavi lungo la linea per il ripristino ambientale. In realtà, dato il contesto in cui avvengono gli scavi, è facilmente desumibile il rischio che le cave, oggetto di particolare tutela, si trasformino in discariche di materiali altamente inquinanti.

Lo studio di impatto ambientale ignora completamente il problema.

- Il percorso scelto attraversa zone intensamente popolate e comporterà la demolizione di un gran numero di edifici.

Lo studio di impatto ambientale prevede che rumore e vibrazioni avranno un impatto residuale importante, nonostante le mitigazioni.

Nulla dice dei danni che ne deriveranno alla vita delle persone e all’ambiente, anche in termini di produzione di rifiuti da demolizioni, che si prospetta enorme, di consumo di suolo per la ricollocazione delle famiglie e delle attività espropriate nonché di ulteriore consumo di suolo derivante da compensazioni immobiliari e variazioni di destinazione d’uso.

- L’area su cui si sviluppa il progetto è già intersecata da altre opere pubbliche di rilievo nazionale (autostrada A4, svincolo di raccordo tra A4 e superstrada pedemontana veneta, sistema delle tangenziali venete).

Lo studio di impatto ambientale non tiene conto di questi aspetti e degli effetti cumulativi che possono avere sulle persone e sull’ambiente.

- Il progetto prevede la costruzione di un campo base “Vicenza Fiera”, su una superficie agricola di pregio di circa 9 ha, non dotata di infrastrutture.

Oltre al fatto che il campo è collocato al di fuori dell’ambito del lotto in oggetto e si riferisce al lotto successivo, costituisce un enorme consumo di suolo.

Manca qualsiasi valutazione del suo impatto ambientale ed economico.

- Ugualmente estranea al lotto in esame è la previsione, in comune di Vicenza, in zone densamente popolate e già sature di ripetitori, di più stazioni radio base, di cui non è riportato alcun dato o indicazione tecnica, che consenta di valutarne complessivamente gli effetti sulla salute della popolazione.

- Gli impatti che sono valutati nello studio di impatto ambientale, sono invariabilmente ritenuti, a fine intervento, per lo più non significativi o medi, e perciò soggetti a monitoraggio.

Tuttavia il monitoraggio non serve necessariamente né a prevenire né ad eliminare il danno.

Manca inoltre ogni valutazione complessiva delle interazioni tra i vari fattori.

**Si ricorda in proposito che ogni attività umana, anche quella della pubblica amministrazione, deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la**

**qualita' della vita e le possibilita' delle generazioni future" ed informarsi "ai principi della precauzione" (art.1,art.3- quater del D.L.vo152/2006).**

**5) Lo studio di impatto ambientale non indica le possibili alternative, compresa l'alternativa zero, né le ragioni della scelta, come prescritto dall'art.184 del D.L.vo 163/2006, nonché dall'art.22 del D.L.vo 153 del 2006.**

Per i motivi suesposti l'eventuale approvazione del progetto sarebbe viziata da illegittimità.  
Pertanto i sottoscritti

### **CHIEDONO**

- che venga interrotto l'iter di approvazione del progetto;
- che venga adottata la soluzione che può garantire il raggiungimento dell'obiettivo con i costi minori: l'ammodernamento e l'adeguamento della linea storica in modo da assicurare il passaggio dei treni "ad alta capacità" sui binari esistenti, analogamente a quanto previsto per la linea Venezia-Trieste.

Vicenza, 25/1/2016

Francesca Cora

Raffaella Cora

Samuel Beretta

Giada Beretta

F. Viviani